


भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 1111

No. 1111

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, अप्रैल 18, 2013/चैत्र 28, 1935

NEW DELHI, THURSDAY, APRIL 18, 2013/CHAITRA 28, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 10 अप्रैल, 2013

सं. टीएएमपी/28/2012-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुये, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण जेएनपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त शर्तों को न्यायसंगत बनाने और उनमें संशोधन हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, एतत् द्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
सं. टीएएमपी/28/2012-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्ष
- (ii) श्री टी.एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)

आदेश

(फरवरी, 2013 के 25वें दिन पारित)

यह मामला जेएनपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त शर्तों को न्यायसंगत बनाने और उनमें संशोधन के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त दिनांक 25 अप्रैल, 2012 के प्रस्ताव से संबंधित हैं।

2.1. जेएनपीटी के दरमानों की समीक्षा पिछली आदेश सं. टीएएमपी/53/2007-जेएनपीटी, दिनांक 18 फरवरी 2011 के जरिए की गई थी। यह आदेश भारत के राजपत्र में 24 मार्च, 2011 को राजपत्र सं. 57 के जरिए अधिसूचित किया गया था। 24 मार्च, 2011 को अधिसूचित दरमान, 31 मार्च, 2013 तक वैध है।

2.2. जेएनपीटी ने, फरवरी 2011 में अपने प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान इसके दरमान में प्रदत्त शर्तों में कुछ संशोधनों के लिए प्रस्ताव रखा था। तथापि, प्रस्तावित संशोधनों के लिए औचित्य नहीं दिया गया था और (वे) बिना-कारण थे। अतएव, दिनांक 18 फरवरी 2011 के आदेश के पैराग्राफ सं. 11 (xvii) के जरिये जेएनपीटी को सलाह दी गई थी कि वह शर्तों को न्यायसंगत बनाने और उनमें संशोधन के लिए, कारण और औचित्य प्रस्तुत करते हुए एक (पृथक) प्रस्ताव दाखिल करें।

3.1. इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी ने दिनांक 25 अप्रैल, 2012 के अपने पत्र के जरिए, (अपने) दरमान में प्रदत्त शर्तों को न्यायसंगत बनाने और उनमें संशोधन के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया है। जेएनपीटी ने, दरमान में प्रदत्त शर्तों में प्रस्तावित संशोधनों को दर्शाते हुए एक विवरणी भी प्रस्तुत की है, जो नीचे दी गई है :

(i). अध्याय — I — परिभाषाएँ एवं सामान्य शर्तें:

(क) परिभाषाएँ

| मौजूदा | प्रस्तावित संशोधन |
|---|--|
| ‘विदेशगामी पोत’ की परिभाषा से अर्थ होगा तटीय पोत को छोड़ कर अन्य कोई पोत. | ‘विदेशगामी पोत’ की परिभाषा को तटीय पोत और अन्तर्देशीय पोत शामिल करने के लिए संशोधित किया गया है। |

| | |
|--|---|
| ‘पत्तन क्षेत्र’ का अर्थ पत्तन का सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र / पत्तन का पत्तन प्रचालन क्षेत्र होगा। | पत्तन क्षेत्र की परिभाषा को सीमारेखा विनिर्दिष्ट करने वाली अधिसूचना के अंतर्गत क्षेत्र को शामिल करने हेतु सुनिश्चित किया गया है और पत्तन प्रचालन क्षेत्र को विशिष्ट रूप से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र के अर्थ में जहां पोत / कार्गो प्रहस्तन गतिविधियां संचालित की जाती है दर्शाया गया है। |
| “खतरनाक कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनरसे होगा जिसके अंदर आईएमओ के अंतर्गत खतरनाक माल के रूप में वर्गीकृत माल रखा गया हो। | “खतरनाक कंटेनर” की परिभाषा ऐसे कंटेनर जिसके अर्थ में परिवर्गित की गई है जिसमें आईएमडीजी संहिता के अंतर्गत वर्गीकृत, खतरनाक माल रखा हो। |

(ख) सामान्य निबंधन एवं शर्तें

| क्रं सं. | मौजूदा | प्रस्तावित संशोधन |
|--------------|--|---|
| (i) (क) | सामान्य टेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर अपना चलन में परिवर्तित कर सकता है। | समय समय पर (जारी किये गये) स्पष्टीकरण के अनुरूप विदेशगामी पोत और भारतीय तटगामी पोत की परिभाषा संशोधित की गई है। |
| (iii) (ख) | अमेरिकी डॉलर में मूल्यांकित कंटेनर संबंधी प्रभार, आयात कंटेनरों के मामले में, (पत्तन में) पोत की प्रवेश तिथि पर प्रचलित बाजार क्रय दर और निर्यात कंटेनरों के मामले में, पत्तन में कंटेनरों की प्रवेश तिथि के आधार पर, समतुल्य भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। | कंटेनर संबंधी प्रभारों के प्रसंग में, लागू किए जाने वाली विनिमय दर को भा.रि.बैं. की संदर्भ दर जैसा संशोधित किया गया है। यह एक (दर) एक दिन के लिए निर्धारित है क्योंकि बाजार क्रय दर दिन के दौरान भी बदलती रहती है और इसे लागू करना कठिन है। |
| (vii) (ख) | दंड ब्याज की दर 13% होगी। दंडब्याज दर जेएनपीटी और पत्तन उपयोगकर्ता, दोनों पर समान लागू होगी। | इसके पहले प्रदत्त 13% के विरुद्ध दंडब्याज दर 14.75% तक बदल दी गई है। |

(ii) अध्याय – II – पोत संबंधी प्रभार

(क) 2.1 पत्तन देयताओं की अनुसूची :

प्रहस्तित किए जाने की संभावना पर गौर करते हुए, गैस वाहक (पोत), तेल / रसायन टैंकर्स (पोत), मोबाइल ऑफ-शोर ड्रिलिंग यूनिट्स और यात्री पोतों को विशिष्ट रूप से शामिल किया गया है।

हाल ही में एमबीपीटी के दरमान में किये गये संशोधन के अनुरूप, एमबीपीटी का पत्तन प्रभार संशोधित कर 32% किया गया है।

(ख) 2.2. (ग) के अंतर्गत, केवल पत्तन द्वारा प्रचालित टर्मिनल पर लागू होने के लिए पत्तनसुविधा की परिभाषा शामिल की गई है। अन्य बीओटी प्रचालकों के अनुरोध पर किए जाने वाला स्थानांतरण को “पत्तन सुविधा” नहीं माना जाएगा।

(ग) 2.2. (ड) पाइलटों के लिए रद्द करने संबंधी प्रभार एवं रोके रखने संबंधी प्रभार

उल्लेख किया गया है कि पाइलट को 30 मिनट से अधिक रोक के रखना (पाइलेट सेवा) रद्द कर लेने के बराबर होगा। इसके अलावा, यदि पाइलट की मांग रद्द कर ली जाती है तो, प्रशुल्क के मुताबिक, यात्रा पर निकले पोत के लिये, टग किराया प्रभार भी लागू होंगे।

(घ) कचरा समेटने के लिए प्रभारों की अनुसूची :

कचरा समेटने (और हटाने) के लिए प्रभारों की अनुसूची टीएएमपी के आदेशों के अनुरूप शामिल की गई है और प्रभारों को ₹ 2000/- तक की बढ़ाते हुए मुख्य दरमान में लाई गई है क्योंकि ₹ 500/- की मौजूदा दर बहुत ही कम है।

(ड) नोट्स :

(i) (5) फाल्स सिग्नल (झूठा संकेत) :

विषयगत मुद्दे को अधिक स्पष्ट करने के लिए पत्तन द्वारा जारी किये गये परिपत्र के अनुरूप फाल्स सिग्नल (झूठा संकेत) की परिभाषा शामिल की गई है।

(ii) (12) मशीनीकरण हो जाने के बाद उथले जल बर्थ पर उपलब्ध की जाने वाली कटौती रोक दी जाएगी। एक बार उस बर्थ का मशीनीकरण हो जाए तो, कटौती की आवश्यकता नहीं होगी, क्योंकि तब यह बर्थ भी अन्य किसी बर्थ का बराबर होगी।

(iii) अध्याय — III — कंटेनरों और कंटेनर में भरे माल के लिए प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार

(क) शुद्ध (सम्पूर्ण) तटीय कंटेनर और आंशिक तटीय एवं आंशिक विदेशी कंटेनर परिभाषित किए गए हैं।

(ख) खतरनाक कंटेनर्स :

बिलिंग उद्देश्य के लिए रिक्त खतरनाक कंटेनरों को भरे हुए खतरनाक कंटेनर के बराबर समझा जाना है। रिक्त खतरनाक कंटेनरों का प्रहस्तन भी सावधानी से ही करना होगा क्योंकि (कंटेनर) के अंदर छूट जाने वाली छोटी सी भी मात्रा बड़े विस्फोट/आग का कारण बन सकती है।

(ग) शटआउट कंटेनर्स :

वे अवसर, जहां शटआउट प्रभार लागू नहीं किए जाएंगे, स्पष्ट किए गए हैं।

(घ) बहुत समय से खड़े हुए कंटेनर / कार्गो को छोड़ने के बारे में कंटेनर टर्मिनल द्वारा समय समय पर जारी किया गया परिपत्र के अनुरूप प्रक्रिया की व्याख्या की गई है।

(ङ) जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच पोतांतरण (transhipment) कंटेनरों के अंतः टर्मिनल स्थानांतरण हेतु प्रभार भी शामिल किए गए हैं।

(च) मसौदा दरमान में आईआरटीएचओ प्रभार भी शामिल किए गए हैं।

(iv) अध्याय – IV – शुष्क बल्क कार्गो और सामान्य कार्गो के लिए प्रभार

चीनी के लिए पड़ाव समय प्रभार के प्रसंग में टीएएमपी द्वारा पारित आदेशों को शामिल किया गया है।

(v) अध्याय— VI – विविध प्रभार

(क) पहले जारी किए गए वीआईए को रद्द करने के लिए दंडात्मक प्रभार, विगत में विदेशगामी पोत और तटीय पोतों के बीच बिना किसी भेदभाव पुरानी दर ₹ 1000 प्रति वीआईए के मुकाबले, विदेश गामी पोतों के लिए 180 डॉलर और तटीय पोतों के लिए ₹ 2000 तक प्रति वीआईए संशोधित किया गया है।

(ख) 6.4 तैस्ते क्राफ्ट के किराया प्रभार निम्न प्रकार संशोधित किए गए हैं :

| क्रं सं. | क्राफ्ट का नाम | प्रति घंटा या उसके अंश के लिए पुरानी दर (₹ में) | प्रति घंटा या उसके अंश के लिए संशोधित दर (₹ में) |
|----------|-----------------------|---|--|
| 1. | टग (बोलाई पुल -50 टन) | 10,000 | 27,000 |
| 2. | टग (बोलाई पुल -30 टन) | 10,000 | 24,000 |
| 3. | टग (बोलाई पुल -60 टन) | 10,000 | 39,000 |

| | | | |
|----|--------------------------------|-------|-------|
| 4. | पाइलेट लॉन्च | 1,500 | 6,000 |
| 5. | सुरक्षा लॉन्च | 3,000 | 6,000 |
| 6. | वीआईपी लॉन्चेज (स्पीड लॉन्चेज) | 1,500 | 1,300 |

(ग) 6.5. श्रमशक्ति किराया प्रभार निम्नप्रकार संशोधित किए गए हैं :

| क्रं. सं. | वर्गीकरण | प्रचलित दर प्रति व्यक्ति प्रति घंटा (₹ में) | संशोधित दर प्रति व्यक्ति प्रति घंटा (₹ में) |
|-----------|--|---|---|
| 1. | श्रमशक्ति किराया प्रभार — प्रबंधकीय | 100 | 530 |
| 2. | श्रमशक्ति किराया प्रभार— गैर प्रबंधकीय | 75 | 420 |

(घ) मोबाइल अग्निशमन सेवा प्रभार:

मोबाइल अग्निशमन सेवा प्रभार भी टीएएमपी के आदेशों के अनुरूप शामिल किए गए हैं और मुख्य दरमान में दर्शाए गए हैं।

(vi) अनुसूची — VII — भूसंपदा संबंधी प्रभार

(क) समय समय पर प्रयोग की जाने वाली वृद्धि दर स्पष्ट करते हुए 1997 में प्रचलित दरों के विरुद्ध 1 अप्रैल 2011 को लागू होने वाली दर दर्शाई गई है।

(ख) पत्तन प्रचालन क्षेत्र को विशिष्ट रूपसे परिभाषित किया गया है।

3.2 जेएनपीटी ने, बदलावों को शामिल करते हुए, प्रस्तावित दरमान का मसौदा भी प्रस्तुत किया है।

4. जेएनपीटी ने दरमान के अध्याय — I के संदर्भ में मौजूदा और प्रस्तावित शर्तों की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत की है। दरमान के अध्याय — II से VII तक, हालाँकि जेएनपीटी ने प्रस्तावित संशोधनों का वर्णन कर दिया था, उसने मौजूदा और प्रस्तावित शर्तों की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत नहीं की है। अतएव, प्रस्ताव की प्राप्ति सूचना देते हुए, जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि, वह प्रस्तावित संशोधनों का औचित्य प्रस्तुत करते हुए और वित्तीय निहितार्थ दर्शाते हुए, मौजूदा और प्रस्तावित शर्तों की एक तुलनात्मक विवरणी प्रस्तुत करें। एक अनुस्मारक के बाद, जेएनपीटी ने विवरणी प्रस्तुत की है, जो निम्नप्रकार से है :

अध्याय - 1.1 परिभाषाएँ

| मौजूदा शर्तें | प्रस्तावित संशोधित शर्तें | संशोधनों के लिए औचित्य / कारण | अनुमानित वित्तीय निहितार्थ |
|--|--|-------------------------------|----------------------------|
| “विदेशगामी पोत” की परिभाषा से अर्थ होगा तटीय पोत को छोड़कर अन्य कोई पोत। | “विदेशगामी पोत” की परिभाषा, तटीय पोत और अन्तर्देशीय पोतों को छोड़ कर अन्य पोतों को शामिल करने हेतु संशोधित की गई है। | अधिक स्पष्टता देने के लिए | कुछ नहीं |

| | | | |
|--|--|--|----------|
| “पत्तन क्षेत्र” का अर्थ पत्तन का सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र होगा। | पत्तन क्षेत्र की परिभाषा को सीमारेखा विनिर्दिष्ट करने वाली अधिसूचना के अंतर्गत क्षेत्र को शामिल करने हेतु सुनिश्चित किया गया है और पत्तन प्रचालन क्षेत्र को विशिष्ट रूप से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र के अर्थ में, जहां पोत/ कार्गो प्रहस्तन गतिविधियां संचालित की जाती है; दर्शाया गया है। | अधिक स्पष्टता लाने के लिए और सेवाकर संबंधी विवादों से बचने के लिए किया गया है क्योंकि इसके पहले की पत्तन क्षेत्र की परिभाषा यह अर्थ दर्शाती थी कि वह (क्षेत्र) पत्तन के सीमारेखा के बाहर होगा। | कुछ नहीं |
| "खतरनाक कंटेनर" का अर्थ आईएमओ के अंतर्गत खतरनाक वर्गीकृत माल वाला कंटेनर होगा। | “खतरनाक कंटेनर” की परिभाषा आईएमडीजी कोड के तहत वर्गीकृत खतरनाक सामान को ले जाने वाले कंटेनर के अर्थ में संशोधित की गई है। | अधिक स्पष्टता देने के लिए | कोई नहीं |

अध्याय 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

| मौजूदा शर्तें | प्रस्तावित संशोधित शर्तें | संशोधनों के लिए औचित्य / कारण | अनुमानित विवतीय निहितार्थ |
|---|--|-------------------------------------|---------------------------|
| (i) (क) सामान्य टेडिंग लाइसेंस रखने वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है। | समय समय पर जारी किये गए स्पष्टीकरणों के अनुरूप विदेशगामी पोत और भारतीय तटीय पोत की परिभाषा संशोधित की गई है। | अधिकस्पष्टता लाने के लिए | कुछ नहीं |
| (iii) (ख) अमेरिकी डॉलर में मूल्ययंकित | कंटेनर संबंधी प्रभारों के प्रसंग में, लागू किए जाने | अधिक स्पष्टता और पर दर्शिता लाने के | कुछ नहीं |

| | | | |
|--|---|-------------------------|---|
| कंटेनर से संबंधित प्रभार, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के पत्तन में प्रवेश करने की तिथि और निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनर के पत्तन परिसर में प्रवेश करने की तिथि को, प्रचलित बाजार क्रय दर के समतुल्य भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। | वाली विनिमय दर को भा.रि.बैंक की संदर्भ दर जैसा संशोधित किया गया है। यह एक दिन के लिए निर्धारित है क्योंकि बाजार क्रय दर दिन के दौरान भी बदलती रहती है और उसे लागू करना कठिन है। | लिए। | |
| (vii) (ख) दंडब्याज की दर 13% होगी। दंडब्याज दर जेएनपीटी और पत्तन उपयोगकर्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगी। | दंड ब्याज की दर इसके पहले प्रदत्त 13% के विरुद्ध 14.75% तक संशोधित की गई है। | टीएएमपी आदेश के मुताबिक | इसकी मात्रा निर्धारित करना कठिन है क्योंकि यह ग्राहक द्वारा भुगतान करने में विलंब पर निर्भर हैं और इसकी उम्मीद नहीं की जा सकती। |

अध्याय II पोत संबंधी प्रभार

| प्रचलित शर्तें | प्रस्तावित संशोधित शर्तें | संशोधनों के लिए कारण / औचित्य | अनुमानित वित्तीय निहितार्थ |
|---|---|--|--|
| 2.1 — पत्तन देयताओं की अनुसूची (नवीन अभिवृद्धि) | क) गैस वाहक ख) तेल एवं टैंकर ग) बल्क वाहक घ) मोबाइल ऑफ शोर ड्रिलिंग यूनिट्स ड) यात्री पोत | इन्हे प्रहस्तित किए जाने की संभावना पर ध्यान देते हुए विशिष्ट रूपसे शामिल किया गया है। | कुछ नहीं |
| एमबीपीटी पत्तन देयताएं जैसाकि समय-समय पर एमबीपीटी के दरमान में प्रदान किया गया है पत्तन देयताओं का 39.35% | जैसाकि समय-समय पर एमबीपीटी के दरमान में प्रदान किया गया है पत्तन देयताओं का 32% | एमबीपीटी के समय पर संशोधित दरमान के अनुरूप | कुछ नहीं क्योंकि यह हमारी आय का भाग नहीं है। |

| | | | |
|--|---|--|--|
| नोट्स : 2.2 (सी) | नवीन प्रोजेक्ट : पत्तन सुविधा की परिभाषा केवल पत्तन द्वारा प्रचालित टर्मिनल पर ही लागू होगी। बीओटी प्रचालकों के अनुरोध पर (पोत) स्थानांतरण, "पत्तन सुविधा" के रूप में स्वीकार नहीं किया जाएगा। | अधिक स्पष्टता के लिए | |
| 2.2 (ई) पाइलटों को रद्द करने के लिए प्रभार और रोक के रखने के लिए प्रभार जीने समय के लिए मांग की गई थी उससे आगे 30 मिनट के लिए पाइलेट को रोक के रखने के लिए (क) पहले एक घंटे के लिए विदेशी (\$) तटीय (₹) 63.00 1651.10 ख) आगे की घंटा या उसके अंश के लिए विदेशी (\$) तटीय (₹) 31.50 825.55 | पाइलट रद्द करने लेने पर पत्तन मौजूदा दर के अलावा टग किराया प्रभार भी वसूल करेगा। | जब पाइलेट की मार्ग की जाती है तब, टग भी अपने आप मांगे जाते हैं। जिस समय पाइलट पोत पर थढ़ता है टग भी पोत तक पहुंच जाते हैं। पत्तन बहुत ही अधिक दर पर टग किराए पर लेता है और टग द्वारा उपयोग किए जाने वाले ईंधन का भुगतान पत्तन द्वारा किया जाता है। | |
| 2.5 - कचरा हटाने के लिए प्रभारों की अनुसूची पोतो और किराये पर लिए गए क्राफ्ट्स से कचरा इकट्ठा करने के लिए प्रभार: दर प्रति पोत/किराए पर लिया गया क्राफ्ट्स = ₹ 500 | पोतो और किराये पर लिए गए क्राफ्ट्स से कचरा इकट्ठा करने के लिए प्रभार: दर प्रति पोत/किराए पर लिया गया क्राफ्ट्स = ₹ 2000 | प्रचलित दर ₹ 500 बहुत ही कम है | वित्तवर्ष 2011-12 के वास्तविकों के आधार पर अतिरिक्त वित्तीय निहितार्थ लगभग ₹10 लाख होगा। |
| नोट्स : | झूठा संकेत की परिभाषा | विषयगत मुद्दे पर | टीएमपी के |

| | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|
| (5) झूठा संकेत | नई डाली गई है | अधिक स्पष्टता के लिए। | आदेश के अनुरूप भी। |
| (12) उथलेजल वाले बर्थ पर अनुमेय कटौती | नवीन प्रविष्टि एस-बल्यूबी का यांत्रिकीकरण किए जाने के बाद एसडबल्यूबी पर प्रदान की जाने वाली कटौती रोक दी जाएगी। | एसडबल्यूबी के यांत्रिकीकरण के बाद इस प्रकार की कटौती देने की आवश्यकता नहीं रहेगी। | वित्त वर्ष 2011-12 के वास्तविकों के आधार पर अति-रिक्त वित्तीय निहितार्थ लगभग ₹ 41 लाख होगा। |

अध्याय-III कंटेनर संबंधी प्रभार

| | | | |
|--|--|---|--------------------------------|
| कंटेनर और कंटेनरकृत कार्गो को प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार | नई प्रविष्टि शुद्ध सम्पूर्ण तटीय और आंशिक तटीय एवं आंशिक विदेशी (कार्गो) की परिभाषा, नई प्रविष्टि के रूप में परिभाषित की गई है। | बेहतर स्पष्टता के लिए | कोई नहीं |
| खतरनाक कंटेनर | नई प्रविष्टि शामिल किया गया है कि बिलिंग प्रयोजन के लिए रिक्त खतरनाक कंटेनर, भरे हुए खतरनाक कंटेनरों के बराबर मान लिया जाएगा। रिक्त खतरनाक कंटेनरों का प्रहस्तन भी सावधानी से किया जाना है क्योंकि छूट गया छोटासा परिमाण भी विस्फोट/आग का कारण बन सकता है। | बेहतर स्पष्टता के लिए क्योंकि रिक्त खतरनाक कंटेनर के प्रहस्तन के लिए भी समान सावधानी रखनी पड़ती है। | मात्रा निर्धारित करना कठिन है। |
| शटआउट कंटेनर | नई प्रविष्टि वे अवसर जब शटआउट | विचाराधीन विषय में बेहतर स्पष्टता के | कुछ नहीं |

| | | | |
|--------------------|--|---|--|
| | प्रभार लगाए नहीं जाने हैं, स्पष्ट किए गए हैं। लंबे समय से खड़े हुए कंटेनरों/कार्गो को छोड़ने के विषय में, समय-समय पर कंटेनर टर्मिनल द्वारा जारी परिपत्र के अनुसार, प्रक्रिया का वर्णन किया गया है। | लिए | |
| आईटीआरएचओ प्रभार : | जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच कंटेनरों के पोतांतरण के अंतः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए प्रभार शामिल किये गए हैं। मसौदा दरमान में आईटीआरएचओ प्रभार भी शामिल किए गए हैं। | प्राधिकरण के प्रचलित आदेश के अनुसार किंतु अब मुख्य प्रशुल्क सारणी में भी शामिल। | |

अध्याय-IV शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो के लिए प्रभार

| | | | |
|---------|---|--|--|
| (नोट-6) | चीनी के लिए पड़ाव समय प्रभार नवीन शामिल किया गया है | दिनांक 22-02-2009 के टीएएमपी के आदेश के अनुरूप | |
|---------|---|--|--|

अध्याय-VI विविध प्रभार

| | | | |
|--|---|---|---|
| 6.3 - पहले जारी किए गए वीआईए को रद्द करने के लिए दंडप्रभार दर प्रतिअवसर प्रति वीआईए = 1000/- | पहले जारी किए गए वीआईए को रद्द करने के लिए दंड-प्रभार: दर प्रति अवसर प्रति वीआईए विदेशी (\$) तटीय (₹) 180.00 2000.00 | इससे पहले रद्द करने संबंधी प्रभारों के लिये विदेशी और तटीय पीटीओ में कोई भेद नहीं था। | कोई नहीं |
| 6.4 - तैरती क्रेफ्ट के लिए किराया प्रभार | संशोधित दरें: क्राफ्ट का नाम : राशि ₹ में टग (बोलाई पुल-50टन) - 10000 टग (बोलाई पुल-30टन) - 10000 टग (बोलाई पुल-60टन) - 10000 पाइलट लॉन्च - 1500 सुरक्षा लॉन्च - 3000 | विभिन्न अवसरों के आधार पर वास्तविक गणनाओं के अनुसार | जैसाकि किराए पर लेने के लिए मंग अपरिवर्तनीय नहीं हैं, इसकी मात्रा तय करना मुश्किल है। |

| | | | |
|--|---|---|---|
| वीआईपी लॉन्चेज - 1500 (स्पीड लॉन्चेज) | सुरक्षा लॉन्चेज - 6000 वीआईपी लॉन्चेज - 1300 (स्पीड लॉन्चेज) | | |
| 6.5 - जनशक्ति किराये पर लेने संबंधी प्रभार - (प्रति घंटा) राशि ₹ में जनशक्ति किराये पर लेने संबंधी प्रभार (प्रबंध) - 100 जनशक्ति किराये पर लेने संबंधी प्रभार (गैर प्रबंध) - 75 | संदर्भित दरें : (प्रति घंटा) राशि ₹ में जनशक्ति किराये पर लेने संबंधी प्रभार - 530 जनशक्ति किराये पर लेने संबंधी प्रभार (गैर प्रबंध) - 420 | वेतन संशोधन आदेश पर आधारित वार्षिक गणनाओं के अनुरूप है। | जैसाकि किराये पर लेने के लिए मांग सुनिश्चित नहीं है, इसकी मात्रा तय करना कठिन है। |
| 6.6 - मोबाइल फोन का प्रभार | नवीन प्रविष्टि मोबाइल अग्निशमन का प्रभार ₹ 2000 प्रति घंटा शामिल किए गए हैं। | यह टीएससी के आदेश के अनुरूप है। | कोई अतिरिक्त वित्तीय निहितार्थ नहीं है। |

अध्याय-VII भूसंपदा संबंधी प्रभार

| | | | |
|-------------------------------|--|--|--|
| मौजूदा दर 1997 में प्रचलित है | पत्तन उपयोगकर्ताओं की सुविधा के लिए 01.04.2011 को प्रचलित दरें बढ़ाई गई हैं। | | |
|-------------------------------|--|--|--|

नोट: बहुत सारे मामलों में वित्तीय निहितार्थ परिकलित करना कठिन हो जाता है क्योंकि वह (निहितार्थ) सेवा की मांग और अन्य कारकों पर निर्भर है जो स्थिर नहीं है / सभी उपयोगकर्ताओं के लिए सेवा का लाभ उठाना आवश्यक नहीं है।

5. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता / संगठन निकायों को उनकी टिप्पणी मांगते हुए परिचालित किया गया था। उपयोगकर्ता / संगठन निकायों से प्राप्त टिप्पणियां जेएनपीटी को प्रतिपूरक सूचना के तौर पर भेज दी गई थीं। जेएनपीटी ने उपयोगकर्ता / संगठन निकायों से प्राप्त टिप्पणियों का जवाब दिया है।

6.1 संदर्भित प्रकरण में 14 अगस्त, 2012 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। केपीटी ने दरमान में प्रचलित और प्रस्तावित प्रावधानों की तुलनात्मक स्थिति दर्शाते हुए अपने प्रस्ताव पर एक पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी।

6.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में मानलिया गया था, दिनांक 17 अगस्त, 2012 के हमारे पत्र के जरिये जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि :

- विषयगत प्रस्ताव का कार्यक्षेत्र, शर्तों के संशोधन/न्यायसंगत बनाने तक ही सीमित रखें।

(ii) उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों पर अधिक से अधिक 21 अगस्त, 2012 तक अवश्य जवाब दे दें और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं/संगठनों को एक प्रति भेजते हुए जेएनपीटी उन्हें यह सलाह दे यदि उनके पास कोई और भी टिप्पणी हो तो उसकी, जेएनपीटी को एक प्रति भेजते हुए, हमें भी एक प्रति भेज दें।

(iii) यह सुनिश्चित करें कि संबंधित पक्षकारों से पत्राचार 28 अगस्त, 2012 तक पूरा हो जाए।

6.3 संयुक्त सुनवाई में, सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं/संगठनों से यह भी अनुरोध किया गया था कि वे अपनी टिप्पणियों पर जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली प्रतिक्रिया ध्यान से पढ़ें और उनकी टिप्पणियाँ, यदि कोई और हो तो, उसकी एक-एक प्रति जेएनपीटी को भेजते हुए, हमें भी भेज दें।

6.4 जेएनपीटी ने उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर जवाब दिया है। कुछ उपयोगकर्ताओं/संगठन निकायों ने जेएनपीटी की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ भी प्रस्तुत की हैं।

6.5 तथापि, उपरोक्त बिन्दु सं. 6.2 (i) के प्रसंग में, दिनांक 6 सितंबर, 2012 और 20 दिसंबर 2012 के अनुस्मारकों के बावजूद जेएनपीटी ने अबतक जवाब नहीं दिया है।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियों तथा संबंधित पक्षकारों की दलीलों का सारांश अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

8. इस प्रकरण पर कार्यवाई करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

(i) इस प्राधिकरण द्वारा जेएनपीटी को उसके प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 18 फरवरी 2011 में दी गई सलाह के अनुसार, जेएनपीटी ने अपने दरमान को न्यायसंगत बनाने के लिए अप्रैल 2012 में प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। जैसाकि इसके पहले बताया गया है, पत्तन का प्रस्ताव संबद्ध स्टेकधारकों से परामर्श करके लिया गया था और उसके बाद संदर्भित प्रस्ताव में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। इस संदर्भ में, यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जेएनपीटी ने न केवल शर्तों को न्यायसंगत बनाना चाहा बल्कि उसने कुछ मौजूदा प्रशुल्क मदों की दरों में वृद्धि भी मांगी है। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, जेएनपीटी को सलाह दी गई थी कि वह विषयगत प्रस्ताव का कार्यक्षेत्र शर्तों को संशोधित करना/न्यायसंगत बनाने तक ही सीमित रखे। निरंतर याद दिलाने के बावजूद, एक उपयोगकर्ता संगठन की टिप्पणियों का जवाब देते हुए तैरते क्राफ्ट हेतु प्रस्तावित किराया प्रभारों में वृद्धि को वापिस लेने के सिवाय, जेएनपीटी ने अबतक कोई प्रतिक्रिया नहीं जतायी है। अन्य कुछ प्रशुल्क मदों में वृद्धि के

बारें में, उसमें से कुछ उल्लेखनीय, कचरा हटाने के लिए प्रभार, वीआईए रद्द करने के लिए जुर्माना, श्रमशक्ति किराया प्रभार, आदि के बारे में, जेएनपीटी ने चुप्पी साध ली है। इसके आगे कचरा हटाने प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि और उथले जल वाले बर्थ पर कटौती प्रदान करना रोक देने से जेएनपीटी को प्राप्त होने वाले क्रमशः ₹ 10 लाख और ₹ 41 लाख प्रतिवर्ष के अतिरिक्त राजस्व, का समायोजन, राजस्व शून्य स्थिति सुनिश्चित करने के लिए, प्रस्तावित नहीं किया गया है। जेएनपीटी द्वारा दाखिल अप्रैल 2012 के प्रस्ताव 'प्रशुल्क मामला' के रूप में पंजीकृत किया गया है और इसलिए इस प्रस्ताव को पत्तन से जवाब प्राप्त होने तक अनिश्चितकाल के लिए लंबित रखना उचित नहीं होगा।

- (ii) चूंकि जेएनपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2013 को समाप्त होगी, जेएनपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया है। जेएनपीटी द्वारा दाखिल किये गये प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तावित मसौदा दरमान में यह देखा गया है कि, संदर्भित प्रस्ताव के जरिए दरमान में इसके पहले प्रस्तावित संशोधन, इस समय जेएनपीटी द्वारा दाखिल किये गये सामान्य संशोधन प्रस्ताव का भाग बनने वाले मसौदा दरमान में शामिल कर लिए गए हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, अपने अप्रैल 2012 के प्रस्ताव में प्रस्तावित संशोधनों के अलावा, जेएनपीटी ने प्रचलित दरमान में कुछ और संशोधन प्रस्तावित किये हैं।
- (iii) चूंकि, विचाराधीन प्रस्ताव के जरिए इसके पहले जेएनपीटी द्वारा मौजूदा दरमान की शर्तों को न्यायसंगत बनाने के लिए और उन में प्रस्तावित संशोधन जेएनपीटी द्वारा इस समय दाखिल किये गये सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव का भाग बनने वाले मसौदा दरमान में भी शामिल किए गए हैं, इसके बाद अप्रैल 2012 में जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रारंभिक प्रस्ताव प्रासंगिक होगा ऐसा उचित नहीं जान पड़ता है। कथित संशोधनों/न्यायसंगतताओं पर विचार, पत्तन द्वारा सामान्य संशोधन में प्रस्तावित अतिरिक्त प्रभारों के साथ एक मुश्त विचार करना ही उचित होगा, ताकि दरमान में टुकड़ों में संशोधनों से बचा जा सके। इसके अलावा, यदि दरमान में प्रस्तावित संशोधनों अलग से अनुमोदित किए जाने के बाद भी, वे पत्तन के दरमान का ही एक अंश ही रहेंगे।
- (iv) यह इस प्राधिकरण द्वारा संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी को दी गई सलाह पर कि वह अपने प्रस्ताव का कार्यक्षेत्र दरमान को न्यायसंगत/संशोधन करने तक ही सीमित रखे, यदि जेएनपीटी अमल करता तो, पत्तन के जवाब में से, कुछ प्रशुल्क मदों में वृद्धि मांगते हुए प्रस्तुत इसके प्रस्ताव को छोड़ा जा सकता था। इस हालत में, मौजूदा शर्तों हेतु प्रस्तावित न्यायसंगतता/संशोधनों पर इसके पहले ही दाखिल किये गये जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में विचार किए जाने से पत्तन को कोई आर्थिक परेशानी/हानि होगी, क्योंकि फरवरी 2011 में अनुमोदित मौजूदा दरमान, जो 31 मार्च 2013 तक वैध है, जेएनपीटी की समग्र वित्त/लागत स्थिति पर विचार करते हुए 31 मार्च 2013 को समाप्त होने वाले प्रशुल्क चक्र के लिए तैयार किए गए हैं।

9. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण (इस) प्रकरण को बंद करता है। मौजूदा शर्तों को न्यायसंगत बनाने/उनमें संशोधन करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव पर, इसके औचित्य पर, जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर निर्णय लेते समय विचार किया जाएगा।

[विज्ञापन-III / 4 / असाधारण / 143 / 13]

टी.एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, 10 April, 2013

No. TAMP/28/2012-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Jawaharlal Nehru Port Trust for rationalisation and modification of the conditionalities prescribed in the existing Scale of Rates of JNPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

No. TAMP/28/2012-JNPT

Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i). Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

ORDER

(Passed on this 25th day of February, 2013)

This case relates to a proposal dated 25 April 2012 from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for rationalization and modification of the conditionalities prescribed in the existing Scale of Rates of JNPT.

2.1. The Scale of Rates (SOR) of JNPT was last reviewed vide Order no. TAMP/53/2007-JNPT dated 18 February 2011. This Order was notified in the Gazette of India on 24 March, 2011 vide Gazette No.57. The SOR notified on 24 March, 2011 is valid upto 31 March 2013.

2.2. The JNPT during the last review of its tariff in February, 2011 had proposed some modifications to the conditionalities prescribed in its Scale of Rates. However, the proposed modifications were not justified and lacked reasons. Therefore, the JNPT was advised vide paragraph No.11 (xviii) of the Order dated 18 February, 2011, to come up with a proposal for rationalisation and changes in the conditionalities with reasons and justifications.

3.1. In this backdrop, the JNPT under cover of its letter dated 25 April, 2012 has filed a proposal for rationalisation and changes in the conditionalities prescribed in the SOR. The JNPT has also furnished a statement showing the proposed changes to the conditionalities prescribed in the SOR, as given below:

- (i). **Chapter – I – Definitions & General Conditionalities:**

(a) Definitions

| Existing | Changes proposed |
|--|---|
| Definition of 'Foreign going vessel' shall mean any vessel other than Coastal vessel. | Definition of 'Foreign going vessel' has been modified to include other than coastal and inland vessel. |
| "Port Area" means the custom bound area / port operational area of the Port. | The definition of "Port Area" has been defined to include the area under the notification specifying boundary limits and port operational area has been specifically indicated to mean custom bound area where vessels / cargo handling activities are carried out. |
| "Hazardous Container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO. | Definition of "Hazardous Container" has been modified to mean container carrying hazardous goods as classified under IMDG Code. |

(b) General Terms & Conditions

| Sl. No. | Existing | Changes proposed |
|-----------|--|---|
| (i) (a) | A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert run on the basis of a Customs Conversion Order. | Definition of foreign going vessel and Indian Coastal vessel has been modified in line with clarification from time to time. |
| (iii) (b) | Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers. | In respect of container related charges, the conversion to be applied has been modified as RBI reference rate. This is fixed for a day as market buying rate is varying even during the day and difficult to apply. |
| (vii) (b) | The rate of penal interest will be 13%. The penal interest rate will apply to both the JNPT and the port users equally. | The rate of Penal Interest has been changed to 14.75% as against 13% prescribed earlier. |

(ii) Chapter – II – Vessel Related Charges(a) 2.1. Schedule Of Port Dues:

Gas Carriers, Oil / Chemical Tankers, Mobile Offshore Drilling Units and Passenger Ships have been specifically included in view of their possibility of being handled.

The MBPT Port Dues has been changed to 32% in line with recent amendment in Scale of Rates of MbPT.

- (b) Under 2.2. (C) Definition of Port Convenience as applicable to Port operated terminal only has been inserted. Shifting at the instance of other BOT operators will not be treated as "Port Convenience".

(c) 2.2. (E) Cancellation charges & detention charges for Pilots:

Detention of pilot for more than 30 minutes at par with cancellation has been brought in. Further, for sailing vessel, tug hiring charges shall also be applicable as per tariffs in case of cancellation of requisition of Pilot is made.

(d) Schedule of Garbage Collection charges:

Schedule of Garbage Collection charges has been inserted as per Orders of TAMP and brought in the main Scale of Rates with increase in charges to ₹ 2000/- as existing rate of ₹ 500 is very low.

(e) **Notes :**

(i) (5) **False Signal :**

Definition of False Signal has been brought in line with circular issued by Port to bring more clarity on the subject matter.

(ii) (12) Discount allowable at Shallow Water Berth shall be discontinued after mechanization has been brought in. Once it is mechanised, discount is not necessary as it will be at par with any other berth.

(iii) **Chapter – III – Charges for services rendered to containers and containerised cargo:**

(a) Pure Coastal Container and Part Coastal & Part Foreign have been defined.

(b) **Hazardous Containers:**

Hazardous Empty Container to be treated as Hazardous Loaded Container for the purpose of billing has been brought in. Empty Hazardous Containers have also to be handled with care as even small leftover quantity inside can have explosion / fire.

(c) **Shutout Containers:**

Instances where shutout charges not to be levied have been specified.

(d) The procedure in respect of release of long standing container / cargo has been enumerated as per circular issued by Container Terminal from time to time.

(e) Charges for Inter Terminal transfer of transhipment of containers between JNPT and GTIPL has also been incorporated.

(f) ITRHO charges have also been incorporated in the draft Scale of Rates.

(iv) **Chapter – IV – Charges For Dry Bulk and General Cargo**

Orders issued by TAMP in respect of Dwell Time Charges for sugar has been incorporated.

(v) **Chapter – VI – Miscellaneous Charges**

(a) Penalty charges for cancellation of VIA issued earlier has been modified as 180 dollar for foreign going and ₹ 2000/- for Coastal as against old rate of ₹ 1000/- per VIA without any distinction between foreign going and coastal vessel.

(b) **6.4. Hire charges for Floating Craft has been revised as follows:**

| Sr. No. | Name of the Craft | Old Rate per hour or part thereof (In ₹) | Revised rate per hour or part thereof (In ₹) |
|---------|------------------------|--|--|
| 1. | Tug (Bollard Pull-50T) | 10,000 | 27,000 |
| 2. | Tug (Bollard Pull-30T) | 10,000 | 24,000 |
| 3. | Tug (Bollard Pull-60T) | 10,000 | 39,000 |
| 4. | Pilot Launch | 1,500 | 6,000 |
| 5. | Security Launch | 3,000 | 6,000 |

| | | | |
|----|-------------------------------|-------|-------|
| 6. | VIP Launches (Speed Launches) | 1,500 | 1,300 |
|----|-------------------------------|-------|-------|

(c) **6.5. Manpower Hiring charges has been revised as follows:**

| Sr. No. | Classification | Existing rate per person per hour (In ₹) | Revised rate per person per hour (In ₹) |
|---------|--|--|---|
| 1. | Manpower hiring charges – Managerial | 100 | 530 |
| 2. | Manpower hiring charges – Non Managerial | 75 | 420 |

(d) **Mobile fire Tender Service Charges:**

The Charges for Mobile Fire Tender Services have also been included in line with orders of TAMP and brought in the main Scale of Rates.

(vi) **Schedule – VII – Estate Related Charges**

(a) The Rates have been indicated as on 1 April 2011 against rates prevalent in 1997 and specifying the escalation to be levied from time to time.

(b) Port Operational Area has been specifically defined.

3.2. The JNPT has also furnished proposed draft Scale of Rates incorporating the changes.

4. The JNPT has furnished the comparative position of existing and proposed conditionalities in respect of Chapter-I of the SOR. In Chapters-II to VII of the SOR, though the JNPT had narrated the changes proposed, it had not furnished a comparison of existing and proposed conditions. Therefore, while acknowledging the proposal, the JNPT was requested to furnish a comparative statement of existing and proposed conditionalities justifying the proposed modifications and bringing out the financial implications of the proposed changes. After a reminder, the JNPT furnished the statement, which is given below:

Chapter - 1.1 Definitions

| Existing Conditionalities | Proposed modified conditionalities | Reasons/Justifications for the modifications | Estimated Financial implication |
|--|---|---|---------------------------------|
| Definition of "Foreign going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel. | Definition of "Foreign-going vessel" has been modified to include other than Coastal and inland vessel. | To bring more clarity | None |
| "Port Area" means the custom bound area / Port operational area of the Port. | The definition of "Port Area" has been defined to include the area under the notification specifying boundary limits and port operational area has been specifically indicated to mean custom bound area where vessels/cargo handling activities are carried out. | To bring more clarity as well as to avoid disputes in Service Tax as earlier definition of Port area was conveying the meaning that it is outside the port boundary limit also. | None |
| "Hazardous Container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO. | Definition of "Hazardous Container" has been modified to mean container carrying hazardous goods as classified under IMDG Code. | To bring more clarity | None |

Chapter 1.2 General Terms & Conditions

| Existing Conditionalities | Proposed modified conditionalities | Reasons/Justifications for the modifications | Estimated Financial implication |
|--|---|--|---|
| (i) (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. | Definition of foreign going vessel and Indian Coastal vessel has been modified in line with clarification from time to time. | To bring more clarity | None |
| (iii) (b) Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of Import containers; and on the date of arrival of the containers in the port premises in case of export containers. | In respect of container related charges, the conversion to be applied has been modified as RBI reference rate. This is fixed for a day as market buying rate is varying even during the day and difficult to apply. | To bring more clarity & transparency | None |
| (vii) (b) The rate of penal interest will be 13%. The penal interest rate will apply to both the JNPT and the port users equally. | The rate of Penal Interest has been changed to 14.75% as against 13% prescribed earlier. | As per TAMP order | Difficult to quantify as it is dependent upon delay in making payment by customer and can not be anticipated. |

Chapter-II Vessel Related Charges

| Existing Conditionalities | Proposed modified conditionalities | Reasons/Justifications for the modifications | Estimated Financial implication |
|---|--|--|--|
| 2.1 – Schedule of Port Dues (New addition) | a) Gas Carriers b) Oil & Tanker c) Bulk Carriers d) Mobile Offshore drilling units e) Passenger ships | Specifically included in view of their possibility of being handled. | None |
| MBPT Port Dues 39.35% of the port dues as prescribed in the MBPT Scale of Rates from time to time | 32% of the port dues as prescribed in the MBPT Scale of Rates from time to time | Same as per MBPT Scale of Rates revised from time to time | None as it is not part of our income also. |
| Notes : 2.2(C) | New insertion : Definition of Port Convenience as applicable to Port Operated Terminal only. Shifting at the instance of other BOT operators will not be treated as "Port convenience" | For better clarity | |
| 2.2(E) Cancellation Charges and Detention Charges for Pilots Detention of Pilot for more than 30 min. beyond the time for which the requisition is made a) For the 1 st hour Foreign (\$)63.00 Coastal (₹)1651.10 b) For subsequent hr or part thereof Foreign(\$) 31.50. Coastal (₹)825.55 | In addition to the existing rate Port will collect Tug hire charges for Pilot cancellation. | When a Pilot is booked, automatically the tugs are also booked. At the time, the pilot boards the vessel, the tugs also arrive at the ship. The port is hiring the tugs at very high rates and fuel consumed by the Tug is paid by the Port. | |
| 2.5 – Schedule for Garbage | Charges for collection of | Existing rate of ₹ 500/- | Additional financial |

| | | | |
|---|--|---|--|
| Collection charges Charges for collection of garbage from ships and hired port craft : Rate per ship / Hired Port craft = ₹ 500 | garbage from ships and hired port craft : Rate per ship / Hired Port craft = ₹ 2000 | is very low | implication will be approx. ₹10 lacs based on Financial year 2011-12 actual. |
| Notes: (5) False Signal | New Insertion of Definition of False Signal | To bring more clarity on the subject matter | As per TAMP Order also. |
| (12) Discount Allowable at Shallow Water Berth | New Insertion Discount allowable at SWB shall be discontinued after mechanization of SWB. | No need of such discount after mechanization of SWB | Additional financial implication will be approx. ₹ 41 lacs based on Financial year 2011-12 actual. |

Chapter-III Container Related Charges

| | | | |
|---|--|--|-----------------------|
| CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINER AND CONTAINERIZED CARGO | New Insertion of Definition Pure Coastal Container and Part Coastal and Part Foreign have been defined. | For better clarity. | None |
| HAZARDOUS CONTAINERS | New Insertion Hazardous Empty Container to be treated as Hazardous Loaded Container for the purpose of billing has been brought in. Empty Hazardous Containers have also to be handled with care as even small leftover quantity inside can have explosion/fire. | For better clarity as equal care has to be taken for handling hazardous empty containers also. | Difficult to quantify |
| SHUTOUT CONTAINERS | New Insertion Instances where Shutout Charges not to be levied have been specified. The procedure in respect of release of long standing container/cargo has been enumerated as per circular issued by Container Terminal from time to time. | For better clarity on the subject matter. | None |
| ITRHO Charges : | Charges for Inter Terminal transfer of transshipment of containers between JNPT and GTIPL has also been incorporated. ITRHO charges have also been incorporated in the draft Scale of Rates | As per existing TAMP Order but now included in Main Tariff Table. | |

Chapter-IV Charges for dry bulk and general cargo

| | | | |
|-----------|---|----------------------------------|--|
| (Note -6) | New Insertion of Dwell time charges for Sugar | As per TAMP Order Dtd.22-09-2009 | |
|-----------|---|----------------------------------|--|

Chapter-VI Miscellaneous Charges

| | | | |
|--|--|--|------|
| 6.3 - Penalty Charges for cancellation of VIA issued earlier | Penalty Charges for cancellation of VIA issued earlier | Earlier no distinction for cancellation charges for foreign and coastal vessel | None |
|--|--|--|------|

| Rate per Occasion per VIA = ₹ 1000/- | Rate per Occasion per VIA Foreign (\$) Coastal (₹) 180.00 2000.00 | was there. | |
|--|--|--|---|
| 6.4 – Hire Charges for Floating Craft Name of the Craft: <u>Amt.in ₹</u> Tug (Bollard Pull-50T) - 10000/- Tug (Bollard Pull-30T) - 10000/- Tug (Bollard Pull-60T) - 10000/- Pilot Launch - 1500/- Security Launch - 3000/- VIP Launches - 1500/- (Speed Launches) | Revised Rates : Name of the Craft: <u>Amt.in ₹</u> Tug (Bollard Pull-50T) - 27000/- Tug (Bollard Pull-30T) - 24000/- Tug (Bollard Pull-60T) - 39000/- Pilot Launch - 6000/- Security Launch - 6000/- VIP Launches - 1300/- (Speed Launches) | As per Actual Workings based on various components. | Difficult to quantify as requisition for hiring is not fixed. |
| 6.5 –Manpower hiring charges – (Per Hr.) <u>Amt.in ₹</u> Manpower hiring charges-Managerial - 100/- Manpower hiring charges – Non Managerial - 75/- | Revised Rates: (Per Hr.) <u>Amt.in ₹</u> Manpower hiring charges-Managerial- 530/- Manpower hiring charges–Non Managerial– 420/- | The same is as per Actual Working based on Pay Revision Order. | Difficult to quantify as requisition for hiring is not fixed |
| 6.6 –Mobile Fire Tender Service Charges | New Insertion The charges for Mobile Fire Tender of ₹ 2000/- per hour have been included. | The same is as per TAMP Order. | No additional financial implication. |

Chapter VII Estate Related Charges

| | | | |
|-------------------------------------|---|--|--|
| The existing rate prevalent in 1997 | The rates have been indicated as on 1-4-2011 for ease of Port User. | | |
|-------------------------------------|---|--|--|

Note: Financial Implication is difficult to calculate in many of the cases as the same is dependent upon the Service requisition and other factors and are not fixed/mandatory to be availed by Users.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of JNPT was forwarded to the concerned users/organization bodies seeking their comments. The comments received from users/organization bodies were forwarded to JNPT as feedback information. The JNPT has responded on comments of the users / organization bodies.

6.1. A joint hearing on the case in reference was held on 14 August 2012 at the Office of the Authority. The JNPT made a power point presentation explaining the comparative position of existing and proposed provisions in the Scale of Rates.

6.2. As agreed at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 17 August 2012 to

- (i) Restrict the scope of the subject proposal to modification/ rationalization of the conditionalities.
- (ii) Respond to the comments of users latest by 21 August 2012 with a copy endorsed to relevant users/organizations and advising them to furnish their further comments, if any, to us with a copy endorsed to JNPT.
- (iii) Ensure that the exchange of correspondence with the parties is completed by 28 August 2012.

6.3. At the joint hearing, the concerned users/ organisations were also requested, to go through the response to be furnished by JNPT on their comments and furnish their further comments, if any, to us with a copy endorsed to JNPT.

6.4. The JNPT responded to the comments of the users/ user organizations. Some of the users/ organisation bodies have also furnished their comments on the comments of JNPT.

6.5. However, the JNPT has not responded so far with reference to the point no.6.2 (i) above despite reminders dated 6 September 2012 and 20 December 2012.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges :—

- (i) As advised by this Authority in the last general revision tariff Order of JNPT dated 18 February 2011, the JNPT has submitted the proposal for rationalizing its Scale of Rates, in April 2012. As mentioned earlier, the proposal of the port was taken up in consultation with the concerned stakeholders and thereafter a joint hearing was held on the case in reference. In this regard, it may be relevant to mention here that the JNPT has not only proposed rationalisation of the conditionalities but it has also sought an increase in the rates of some of the existing tariff items. As decided at the joint hearing, the JNPT was requested to restrict the scope of the subject proposal to modification/ rationalization of the conditionalities. In spite of reminders, the JNPT has not responded so far except withdrawing the increase proposed in the hire charges for Floating Crafts while responding to the comments of one of the user organisations. The JNPT is silent about increase proposed in respect of other tariff items like Garbage Collection Charges, penalty for cancellation of VIA, Manpower hiring charges, to cite a few. Further, adjustment of additional revenue estimated by JNPT at ₹ 10 lakhs per annum and ₹ 41 lakhs per annum that may accrue to the JNPT from the proposed increase in Garbage Collection Charges and discontinuation of discount at Shallow Water Berth respectively for reduction in some other tariff items are not proposed to maintain revenue neutral position. The proposal of April 2012 filed by the JNPT has been registered as a 'tariff case' and hence it is not desirable to keep it pending indefinitely for want of response from the port.
- (ii). Since the validity of the Scale of Rates of JNPT expires on 31 March 2013, the JNPT has filed a proposal for general revision of its Scale of Rates. From the proposed draft Scale of Rates forming part of the general revision proposal filed by the JNPT, it is seen that the modifications to the Scale of Rates as proposed by the JNPT earlier in its proposal under reference have been incorporated in the draft Scale of Rates forming part of the general revision proposal filed now by JNPT. It is noteworthy that the JNPT has also proposed some more modifications to the existing conditionalities in addition to the changes proposed by it in its proposal of April 2012.
- (iii). Since the modification to and rationalisation of the existing conditionalities as proposed by the JNPT earlier in its proposal under reference have already been incorporated by JNPT in the draft Scale of Rates forming part of the general revision proposal filed by it now, the original proposal of JNPT filed in April 2012 does not appear to be relevant. It may be appropriate to deal with the said modifications/ rationalisation along with the additional changes proposed by the port in its general revision proposal at one go, so as to avoid modification to the Scale of Rates in a piecemeal manner. Further, even if the said modification to the Scale of Rates are approved separately, they would form part of Scale of Rates of the port.
- (iv). Had the JNPT responded to the advice rendered by this Authority in the joint hearing to restrict the scope of its proposal to rationalisation/ modification to the existing conditionalities, the response of the port would have excluded its proposal seeking increase in the existing rates of some of the tariff items. That being so, consideration of the modification to and rationalisation of the existing conditionalities alongwith the general revision proposal already filed by the JNPT may not put the JNPT in any financial hardship, as the existing Scale of Rates approved in February 2011 which is valid till 31 March 2013 has been drawn up

considering the overall financial/ cost position of JNPT for the tariff cycle ending 31 March 2013.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority closes the case. The proposal of the JNPT for modification to and rationalisation of the existing conditionalities would be considered on merits while disposing the general revision proposal of JNPT.

[ADVT. III/4/Exty./143/13]

T. S. Balasubramanian, Member (Finance)